

AN: PAT 2002-407467

TI: Interference-immune transmission of data between control devices in motor vehicle optical bus by receiving signal corresponding to logical OR combination with actual bus signal

PN: EP1191731-A2

PD: 27.03.2002

AB: NOVELTY - A control device outputs to the bus a signal (Tx) carrying control device information and receives a signal associated with an actual bus signal (Rx). The signal Rx corresponds to a logical combination of the signal Tx with the actual bus signal. The signal Rx may correspond to a logical OR combination. DETAILED DESCRIPTION - An INDEPENDENT CLAIM is included for an apparatus for transmitting data with interference-immunity in an optical bus.; USE - For a CAN-bus, PROFIBUS, TTP/C-bus or I2C bus used in motor vehicle control systems such as engine, transmission, antilock braking, and slip regulation. ADVANTAGE - Can be made at lower cost, by avoiding optical splices and additional components. DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a CAN bus with two users.

PA: (BOSC) BOSCH GMBH ROBERT;

IN: ARLT A; GSCHIEDLE W; WICKEREN T; VAN WICKEREN T;

FA: EP1191731-A2 27.03.2002; JP2002171266-A 14.06.2002;

DE10046664-A1 28.03.2002;

CO: AL; AT; BE; CH; CY; DE; DK; EP; ES; FI; FR; GB; GR; IE; IT;

JP; LI; LT; LU; LV; MC; MK; NL; PT; RO; SE; SI; TR;

DR: AL; AT; BE; CH; CY; DE; DK; ES; FI; FR; GB; GR; IE; IT; LI;

LT; LU; LV; MC; MK; NL; PT; RO; SE; SI; TR;

IC: G06F-011/00; G06F-013/38; H02J-013/00; H04B-010/02;

H04B-010/18; H04B-010/20; H04L-001/00; H04L-012/40;

H04L-012/413;

MC: W01-A06B1; W01-A06B5A; W01-A06C; W05-D02; W05-D05; W05-D07D;

X22-K;

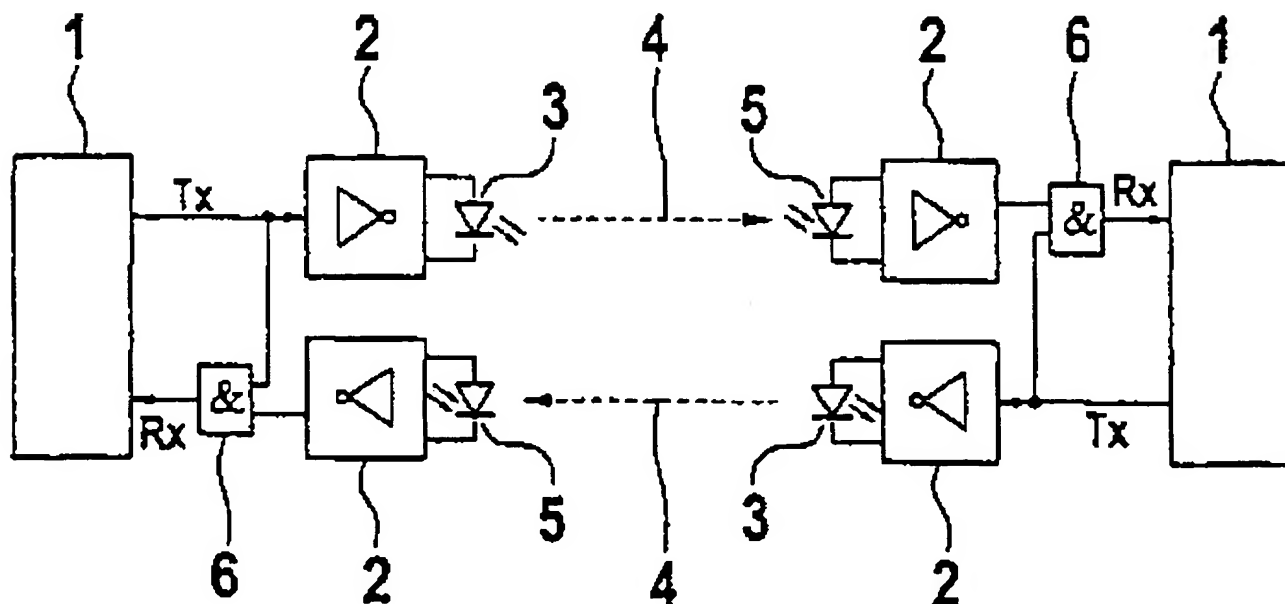
DC: W01; W05; X22;

FN: 2002407467.gif

PR: DE1046664 20.09.2000;

FP: 27.03.2002

UP: 22.08.2002



[illegible]

(51) Int. Cl.⁷:
H 04 L 12/413
G 06 F 13/38
G 06 F 11/00
H 02 J 13/00
// B60R 16/02

The diagram illustrates a two-way communication system with two identical stations. Each station includes a main unit (1), a transmitter/receiver block (6), and a two-way switch (2). The transmitter/receiver block (6) is connected to the main unit (1) and the two-way switch (2). The two-way switch (2) is controlled by a control line (3) and can route signals between the main unit (1) and the common bus (4). The common bus (4) connects the two stations, allowing for bidirectional communication. The transmitter/receiver block (6) also contains an AND gate (&) and a buffer (represented by a triangle with a circle).

DE 100 46 664 A 1

Beschreibung

Stand der Technik

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur störsicheren Übertragung von Daten zwischen Steuergeräten in einem optischen Bus, insbesondere einem CAN-Bus, einem PROFIBUS, einem TTP/C-Bus oder einem I2C-Bus nach den Oberbegriffen der unabhängigen Ansprüche.

[0002] Insbesondere bei Kraftfahrzeugen ist ein immer stärkerer Einsatz von Steuerungs- und Regelungstechnik zu verzeichnen, zum Beispiel gibt es aufwendige Motor- und Getriebesteuerungen, Antiblockiersysteme, Antriebs-schlupfregelungen und umfassende Regelungen der Fahrdynamik, usw. Diese Entwicklung erfordert den Einsatz leistungsfähiger Bussysteme, wie CAN, PROFIBUS, I2C, TTP/C, usw. welche einen regen Datenaustausch zwischen den einzelnen Komponenten auch unter Echtzeitbedingungen erlauben.

[0003] Zu diesem Zweck wurde wie erwähnt u. a. das Contoller Area Network (CAN) entwickelt, anhand dessen die vorliegende Erfindung im folgenden beispielhaft erläutert wird.

[0004] Das CAN arbeitet mit einem Buszugriff nach Bedarf und verwendet dabei das CSMA/CA-Verfahren. CSMA steht hierbei für Carrier Sense Multiple Access, CA steht für Collision Avoidance. Bei diesem Zugriffsverfahren können alle Stationen nach Bedarf auf den Bus zugreifen. Wenn eine Station senden will, hört sie den Bus ab. Sobald dieser frei ist, beginnt die betreffende Station zu senden.

[0005] Dabei taucht jedoch das Problem auf, daß möglicherweise zwei Stationen zur selben Zeit auf den Bus zugreifen. Es wird dadurch gelöst, daß eine sendende Station durch Abhören des Busses feststellen kann, ob ihr Telegramm durch ein anderes verdrängt wird.

[0006] Das im CAN-Bus eingesetzte CSMA/CA-Verfahren arbeitet folgendermaßen:

Die im Prinzip nach RS 485 ausgelegte physikalische Ankopplung ist derart modifiziert, daß ein Zustand, zum Beispiel binär 0, dominant ist. Das heißt, wenn eine binäre 0 von einem Sender und eine binäre 1 von einem anderen Sender auf dem Bus zusammentreffen, setzt sich die dominante 0 gegenüber der rezessiven 1 durch.

[0007] Wenn zwei Stationen zur selben Zeit erkennen, daß der Bus frei ist, geben sie nacheinander die Bits ihres Telegramms auf den Bus. Zunächst sendet jede Station ein Startbit. Dieses ist immer dominant. Anschließend werden die Adreßinformationen gesendet. Wenn innerhalb der Adreßbits, welche mit dem höchstwertigen Bit beginnend gesendet werden, eine 0 und eine 1 aufeinandertreffen, setzt sich die dominante 0 durch. Da beide Stationen auch gleichzeitig den Bus abhören, stellt die "unterlegene" Station fest, daß ihre gesendete 1 in eine 0 abgeändert wurde und bricht daraufhin die Übertragung ab. Danach hört diese weiterhin den Bus ab und wartet, bis dieser wieder frei ist, um erneut ihr Telegramm abzusenden.

[0008] Ein Telegramm wird somit um so sicherer übertragen, je niederwertiger die Adresse ist. Höchste Priorität hat somit die niederwertigste Adresse.

[0009] Beim CAN-Bus werden jedoch mit den Adressen nicht einzelne Stationen, sondern einzelne Objekte bzw. Dateninhalte der Telegramme gekennzeichnet. Die Objekte können so je nach Wichtigkeit mit Prioritäten versehen werden.

[0010] Bekannt ist es, CAN-Verbindungen über verdrehte Kupferleitungen zu realisieren. Ein CAN-Steuergerät bzw. CAN-Controller ist über die Tx/Rx-Leitungen mit einer

physikalischen Schicht (physical layer) verbunden, welche die Schnittstelle zum CAN-Bus darstellt.

[0011] Um die Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) zu erfüllen und somit eine ausreichende Störsicherheit zu gewährleisten, werden unterschiedliche Beschaltungsvarianten des physical layer eingesetzt. Eine ausreichende Störsicherheit ist auf diese Weise nicht in allen Fällen zu erreichen.

[0012] Eine weitere Möglichkeit einen störsicheren Bus zu realisieren ergibt sich bei der Verwendung eines rein optischen Busses. Die Verwendung eines Lichtwellenleiters in einem CAN-Bus ist beispielsweise aus der DE 35 46 664 C3 bekannt. Bei der beschriebenen Ausführung wird jedoch ein zusätzliches Bauelement, nämlich ein Koppellement oder ein optischer Spleiß, benötigt. Eine solche Implementierung erweist sich daher als aufwendig und teuer.

Vorteile der Erfindung

[0013] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, ein Verfahren und eine Vorrichtung zur störsicheren Übertragung von Daten zwischen Steuergeräten in einem optischen Bus, insbesondere CAN, gemäß den Oberbegriffen der unabhängigen Ansprüche vorzuschlagen, welche im Vergleich zu bekannten Verfahren und Vorrichtungen weniger aufwendig und daher kostengünstiger realisierbar und leichter einsetzbar ist.

[0014] Die das Verfahren und die Vorrichtung betreffende Aufgabe wird durch ein Verfahren und eine Vorrichtung gemäß den unabhängigen Ansprüchen gelöst.

[0015] Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus der Beschreibung und den Unteransprüchen.

[0016] Bei der Erfindung wird beispielhaft von einem Verfahren zur störsicheren Übertragung von Daten zwischen Steuergeräten in einem CAN-Bus ausgegangen. Jedes Steuergerät ist dabei einem Busteilnehmer zugeordnet bzw. stellt einen Teilnehmer dar und kann ein Signal Tx auf den Bus geben. Das Signal Tx stellt ein eine Information tragendes Signal von einem Teilnehmer dar. Bevor das Signal auf den Bus gesendet wird und während der Übertragung empfängt das Steuergerät ein dem Bussignal zuordenbares Signal Rx. Kern der Erfindung ist es, daß das Signal Rx sich aus der logischen Verknüpfung des Signals Tx mit dem Bussignal ergibt.

[0017] Bei der logischen Verknüpfung handelt es sich vorteilhafterweise um eine ODER-Verknüpfung.

[0018] Auf diese Weise kann das Steuergerät während der Übertragung der Daten auf dem Bus, insbesondere CAN-Bus, überprüfen, ob ein anderes Steuergerät zur gleichen Zeit ein Telegramm mit höherer Priorität auf den Bus gibt. [0019] Für diese Funktion wird vorteilhafterweise vereinbart, daß der dominante Pegel des CAN-Busses dem elektrischen Zustand "low" und dem optischen Zustand "an" entspricht.

[0020] Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren ist vorteilhafterweise die Verwendung eines zusätzlichen Koppellements oder eines optischen Spleißes nicht mehr notwendig. Weiterhin ist es möglich, ein kostengünstiges unidirektionales Standard-LWL-Kabel einzusetzen. Aufgrund dessen kann der CAN-Bus preisgünstig realisiert und leicht eingesetzt werden. Die Verwendung eines Lichtwellenleiters bewirkt die Unempfindlichkeit der Übertragungsstrecke gegen elektromagnetische Beeinflussung (EMV).

[0021] Von Vorteil ist es, wenn das Signal Tx, welches auf den Bus gegeben wird, und das Bussignal, welches vom Steuergerät eingelesen wird, verstärkt werden. Dies erhöht die Betriebssicherheit.

[0022] Wird mit negierten Signalen gearbeitet, kann die logische Verknüpfung ODER nach DeMorgan mit einem UND-Gatter realisiert werden. Ebenso sind weitere Verknüpfungsmöglichkeiten bzw. logische Verknüpfungen entsprechend einsetzbar.

[0023] Die erfindungsgemäße Vorrichtung zur störsicheren Übertragung von Daten in einem optischen CAN-Bus weist ein Steuergerät auf, welches ein Signal Tx ausgibt und ein Signal Rx empfängt, einen elektrooptischen Wandler, welcher das elektrische Signal Tx in ein optisches Signal umwandelt, und einen optoelektrischen Wandler, welcher das optische Bussignal in ein elektrisches Signal umwandelt. Die Vorrichtung zeichnet sich dadurch aus, daß ein Mittel vorgesehen ist, welches ein erstes Eingangssignal und als zweites Signal das umgewandelte Bussignal einliest und die logische Verknüpfung ODER des Bussignals und des ersten Eingangssignals als Signal Rx ausgibt.

[0024] Mit einem zusätzlichen Schalter kann das erste Signal gewählt werden.

[0025] Wird als das erste Signal das Signal Tx gewählt, kann auf diese Weise das Steuergerät überprüfen, ob das von ihm auf den Bus gegebene Telegramm von einem prioritäts-höheren Telegramm verdrängt wurde.

[0026] Wird als erstes Signal ein konstantes Signal, beispielsweise das Ausgangssignal einer separaten Energiequelle, eingegeben, kann die Vorrichtung zur Überwachung und Steuerung einer konventionellen CAN-Übertragung eingesetzt werden.

Zeichnungen

[0027] Die Erfindung wird anhand der beigefügten zwei Zeichnungen näher erläutert.

[0028] Dabei zeigt Fig. 1 einen Bus, beispielhaft einen CAN-Bus, mit zwei Teilnehmern in schematischer Darstellung.

[0029] Fig. 2 offenbart eine weitere Einsatzmöglichkeit des erfindungsgemäßen Verfahrens bzw. der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

[0030] Fig. 1 zeigt einen CAN-Bus mit zwei Teilnehmern in schematischer Darstellung. Jedem Teilnehmer ist ein Steuergerät 1 zugeordnet. Jedes Steuergerät 1 empfängt ein Signal Rx und gibt ein Signal Tx aus. Das Signal Tx wird zunächst in einem Verstärker 2 verstärkt und negiert.

[0031] Anschließend wird das verstärkte Signal in einem elektrooptischen Wandler 3, beispielsweise einer LED, in ein optisches Signal umgewandelt. Das optische Signal wird mittels eines Lichtwellenleiters 4 übertragen.

[0032] Jedem Steuergerät 1 ist ein optoelektrischer Wandler 5, beispielsweise eine Photodiode oder ein Phototransistor, zugeordnet. Dieser Wandler 5 wandelt die optischen Signale auf dem Lichtwellenleiter 4 in elektrische Signale um, die anschließend im Verstärker 2 verstärkt und negiert werden. Das umgewandelte Bussignal und das Signal Tx sind Eingangsgrößen eines UND Gatters 6. Das UND Gatter 6 bewirkt aufgrund der negierten Eingangssignale die Verodierung dieser und gibt die logische Verknüpfung der Eingangssignale als Signal Rx aus. Das Signal Rx wird vom Steuergerät 1 ausgewertet. So wird festgestellt, ob ein prioritäts-höheres Signal auf dem Bus das vom betreffenden Steuergerät 1 abgegebene Signal verdrängt. In diesem Fall wird die Übertragung abgebrochen bzw. das prioritäts-höhere Signal eingelesen.

[0033] In Fig. 2 ist eine weitere Einsatzmöglichkeit der erfindungsgemäßen Vorrichtung dargestellt. Die Vorrichtung

dient in diesem Fall zur Überwachung und Steuerung einer konventionellen CAN-Übertragung in gestörter Umgebung. Hierzu ist ein zusätzlicher Schalter 7 vorgesehen, der ein Umschalten vom Signal Tx auf eine separate Energiequelle 8, beispielsweise einen Akku, ermöglicht.

[0034] Der überwachte Teilnehmer weist eine physikalische Schicht 9 auf, die das vom Lichtwellenleiter 4 empfangene und umgewandelte Signal Tx auf den CAN-Bus 10 überträgt und das Signal Rx über den Verstärker 2 und den elektrooptischen Wandler 3 auf den Lichtwellenleiter 4 gibt.

[0035] Es sei angemerkt, daß das dargestellte Verfahren insbesondere für eine Eins-zu-Eins-Verbindung besonders vorteilhaft funktioniert. Es sei daher darauf hingewiesen, daß mittels des eingesetzten Busses beispielhaft eine Eins-zu-Eins-Verbindung zwischen zwei Controllern, insbesondere CAN-Controllern, über Lichtwellenleiter dargestellt ist.

Patentansprüche

1. Verfahren zur störsicheren Übertragung von Daten zwischen Steuergeräten in einem optischen Bus, insbesondere einem CAN-Bus, bei dem ein Steuergerät ein eine Steuergeräteinformation tragendes Signal Tx auf den Bus gibt und ein einem aktuellen Bussignal zuordenbares Signal Rx empfängt, dadurch gekennzeichnet, daß das Signal Rx einer logischen Verknüpfung des Signals Tx mit dem aktuellen Bussignal entspricht.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Signal Rx einer logischen ODER-Verknüpfung entspricht.
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Signal Tx, welches auf den Bus gegeben wird, und das Bussignal, welches vom Steuergerät (1) eingelesen wird, verstärkt werden.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die logische Verknüpfung ODER mit einem UND-Gatter (6) realisiert wird.
5. Vorrichtung zur störsicheren Übertragung von Daten in einem optischen Bus, insbesondere einem CAN-Bus, mit einem Steuergerät, welches ein eine Steuergeräteinformation tragendes Signal Tx ausgibt und ein einem aktuellen Bussignal zuordenbares Signal Rx empfängt, mit einem elektrooptischen Wandler, welcher das elektrische Signal Tx in ein optisches Signal umwandelt, mit einem optoelektrischen Wandler, welcher das optische Bussignal in ein elektrisches Signal umwandelt, dadurch gekennzeichnet, daß ein Mittel (6) vorgesehen ist, welches ein erstes Eingangssignal und das elektrische Signal einliest und eine logische Verknüpfung des ersten Eingangssignals und des Bussignals als Signal Rx ausgibt.
6. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Mittel (6) eine logische Verknüpfung ODER des ersten Eingangssignals und des Bussignals als Signal Rx ausgibt.
7. Vorrichtung nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß ein zusätzlicher Schalter (7) vorgesehen ist, mit dem das erste Eingangssignal wählbar ist.
8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das erste Eingangssignal dem Signal Tx entspricht.
9. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das erste Eingangssignal ein konstantes Signal ist.
10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Mittel ein UND Gatter (6) ist.

5

6

11. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß dem optoelektrischen und dem elektrooptischen Wandler jeweils ein Verstärker zugeordnet ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

FIG. 1

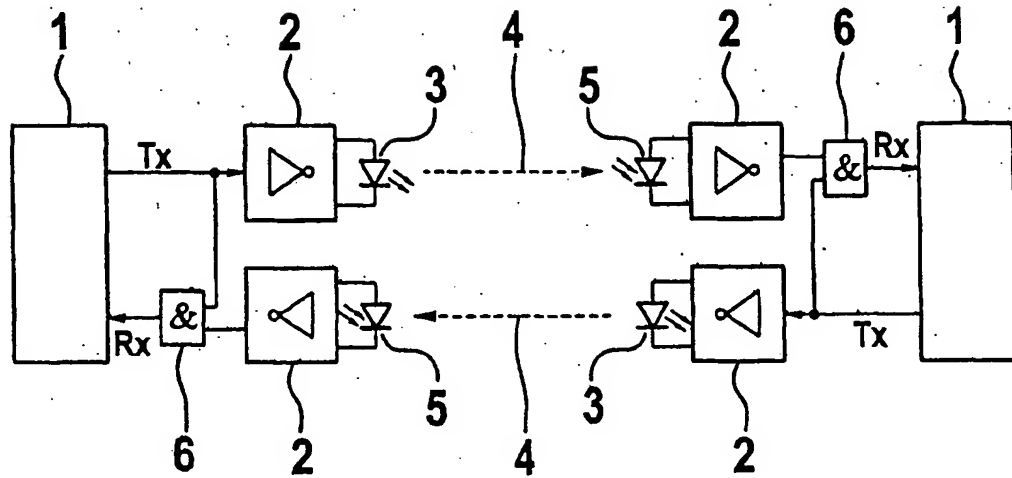


FIG. 2

